



DEUTSCHES  
PATENTAMT

Offenlegungsschrift  
DE 39 10 444 A 1

② Aktenzeichen: P 39 10 444.3  
② Anmeldetag: 31. 3. 89  
④ Offenlegungstag: 4. 10. 90

DE 39 10 444 A 1

⑦ Anmelder:  
Maschinenfabrik Wifag, Bern, CH

⑦ Vertreter:  
Schwabe, H., Dipl.-Ing.; Sandmair, K., Dipl.-Chem.  
Dr.jur. Dr.rer.nat.; Marx, L., Dipl.-Phys. Dr.rer.nat.,  
Pat.-Anwälte, 8000 München

⑦ Erfinder:  
Rohrer, Jean; Lehmann, Ernst, Bern, CH

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤ Verfahren zur Zuführung von Papierrollen zu Rollenrotationsdruckmaschinen sowie Einrichtung zur Durchführung des Verfahrens

Verfahren zur Zuführung von Papierrollen zur Ver- bzw. Entsorgung von Rollenrotationsdruckmaschinen mit Papierrollen bzw. von Abfällen, mit einem Steuersystem, welches Daten über Aufenthaltsort und Art aller Papierrollen und Entsorgungsbehälter zu jeder Zeit gespeichert hat, wobei bei Ausfall einer oder mehrerer automatischer Komponenten das System so redundant ausgelegt ist, daß ein teilmanueller oder vollständig manueller Betrieb möglich ist, wodurch selbst bei Notfällen ein Erscheinen der gefährdeten Druckausgabe ermöglicht wird und zudem die Sicherheitstechniken, sowie die ergonomischen Gesichtspunkte im Hinblick auf die Notsituationen nicht vernachlässigt werden.

DE 39 10 444 A 1

BEST AVAILABLE COPY

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Zuführung von Papierrollen zu Rollenrotationsdruckmaschinen nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie eine Einrichtung zur Durchführung eines solchen Verfahrens.

Insbesondere in Zeitungsdruckereien muß die Versorgung der Rollenrotationsdruckmaschinen mit Papierrollen sehr sorgfältig geplant werden, um den Rollenständen zur gegebenen Zeit die richtigen Papierrollen zuzuführen. Dabei werden an die Organisation des zugehörigen "Rollenkellers" hohe Anforderungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Sicherheit und Ergonomie gestellt. Außerdem müssen insbesondere das Gewicht einer solchen Papierrolle, der Zeitdruck und die Grundvoraussetzung berücksichtigt werden, daß nämlich jede Ausgabe vollständig und zeitgerecht erscheinen muß.

Es ist heute üblich, die Versorgung von Rollenrotationsdruckmaschinen mit Papierrollen so vorzunehmen, daß z.B. bei einer Tageszeitung tagsüber die Papierrollen an vorbestimmten Plätzen in einem sogenannten Rollenzwischenlager deponiert werden, von wo aus sie nachts, wenn gedruckt wird, bei Bedarf unter Verwendung von Transportmitteln, z.B. eines auf Schienen geführten Wagens, zu den Rollenständen gebracht werden, wo sie manuell ausgepackt und für die autom. Klebung vorbereitet werden. Aus ergonomischen Gründen werden heute auch vermehrt spezielle Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen vor den Rollenständen angeordnet. Im Rollenstand selbst werden dann der Austausch der nahezu verbrauchten Rolle gegen die frische Rolle sowie das Verkleben und damit die Adaption der neu zugeführten Papierrolle an die Papierbahn, die durch die Rollenrotationsdruckmaschine läuft, vorgenommen. Die fast verbrauchte Restrolle wird aus dem Rollenstand entfernt und entsorgt. Um eine Blockierung der Versorgungswege zu vermeiden, ist in der Regel ein separater Entsorgungsweg vorgesehen.

Bei dem zuvor beschriebenen Rollenkellersystem ist der störungsfreie Betrieb der Rollenrotationsdruckmaschinen insbesondere von der Qualität der manuellen Arbeit einer Bedienungsperson abhängig. Fehler, die bei der Zuführung oder der Vorbereitung von Klebestellen von den Bedienungspersonen gemacht werden, können zu längeren Ausfallzeiten führen. Außerdem kann die Handhabung der schweren Papierrollen mit relativ großen körperlichen Anstrengungen verbunden sein.

Aus diesem Grund ist bei der Tokyoter Tageszeitung ASAHI SHIMBUN ein automatischer Rollenkeller konzipiert und in Betrieb genommen worden. Die Grundvoraussetzung hierbei ist allerdings eine Vereinheitlichung von Rollengröße und Papierqualität, d.h., es werden nur Papierrollen einer Größe mit einer identischen Verpackung verarbeitet.

Dieses Rollenkellersystem soll im folgenden an Hand von Fig. 1 erläutert werden.

Der aus Fig. 1 ersichtliche Rollenkeller weist einen Hauptspeicher A, Ergänzungsspeicher B und einen Rollenständerraum C auf. Bei diesem Rollenkellersystem werden jeweils identische Papierrollen P über eine Aufgabestation 1 und einem Frachtheber 2 von einer ebenerdigen Papierrollenanlieferstation in den Rollenkeller transportiert und auf einem Transportband 3 dem Hauptspeicher A zugeführt. Entlang des Transportbandes 3 sind Drehtische 4, welche zur Gleichstellung der Abrollrichtung dienen, vorgesehen. Die Papierrollen P werden mit Stoßvorrichtungen 5 vom Transportband 3

gestoßen und dadurch auf dem abschüssigen Hauptspeicher A abgeladen. Dieser Hauptspeicher A weist schräge Führungsbahnen auf, auf denen in gewissen Abständen Pufferelemente 6 angeordnet sind, die die abrollenden Papierrollen P abbremsen sollen. Ein zweites Transportband 3' bringt die Papierrollen je nach Bedarf zu einer Beladungsstation 7, wo führerlose Transportfahrzeuge 7a (AGV's) automatisch mit den Papierrollen beladen werden. Diese führerlosen Transportfahrzeuge 7a fahren mit den Papierrollen im Kreisverkehr entlang einer durch eine Führungsschleife 8 vorgegebenen Strecke durch den gesamten Rollenständerraum C, um die benötigten Papierrollen P bei einer zu versorgenden Rollenrotationsdruckmaschine abzuladen. Sowohl das Auspacken als auch die Klebestellenvorbereitung werden von Robotern übernommen. Auch die Entsorgung der Restrollen 9 aus den Rollenständen erfolgt automatisch durch Roboter 9a.

Da die Transportfahrzeuge 7a nur in einer Richtung fahren können, ergeben sich lange Wegezeiten und ein großer Platzbedarf. Außerdem läßt sich dieses System aufgrund der eingesetzten Vorbereitungsroboter nur bei vereinheitlichter Papierrollengröße und identischer Verpackung verwenden. Für eine nach europäischen Maßstäben eingerichtete Druckerei, wo unterschiedliche Rollenbreiten und Rollendurchmesser sowie unterschiedliche Papierqualitäten verwendet werden, ist dieses System nicht geeignet.

Weiterhin ist bei diesem Rollenkellersystem kein geregelter Notbetrieb möglich, da einerseits die Transportwege, die mittels der führerlosen Transportwagen zurückzulegen sind, sehr groß sind und andererseits das Personal keine Praxis in der Führung der beladenen und der unbeladenen führerlosen Transportfahrzeuge hat. Hier würden Fehlfunktionen zwangsläufig zu einer stark reduzierten Auflage oder gar zu einer Einstellung des Druckbetriebes führen. Und schließlich kann der Hauptspeicher A nur mit "first in first out" arbeiten.

Die Erfindung hat demzufolge die Aufgabe, die Nachteile dieses bekannten Rollenkellersystems zu vermeiden; insbesondere sollen ein Verfahren zur Zuführung von Papierrollen sowie eine Einrichtung zur Durchführung des vorgeschlagenen Verfahrens angegeben werden, die sehr platzsparend, flexibel und zuverlässig betrieben werden können.

Eine nach diesem Verfahren konzipierte Anlage ist flexibel bezüglich der zu verarbeitenden Rollentypen, des Personaleinsatzes in der Tages- oder Nachtschicht und des Automatisierungsgrades, welcher gemäß dem Stande der Technik beliebig nachgeführt werden kann. Außerdem kann eine nach diesem Verfahren konzipierte Anlage, je nach Ausrüstungsgrad, praktisch beliebig manuell oder automatisch betrieben werden, womit der Produktionsausstoß mit größter Zuverlässigkeit gewährleistet ist.

In all jenen Fällen, bei denen Bedienungspersonal hinzugezogen wird, kann die Sicherheit und Ergonomie hinreichend beachtet werden.

Dies wird durch die im kennzeichnenden Teil des Anspruchs 1 bzw. des Anspruchs 9 angegebenen Merkmale erreicht.

Zweckmäßige Verfahrensvarianten werden durch die Merkmale der Unteransprüche definiert.

Erfindungsgemäß werden also Papierrollen, die mit einem maschinenlesbaren Code versehen sind, der Informationen über die Rollen- bzw. Papiergröße sowie die Papierqualität enthält, verarbeitet. Diese Papierrollen werden einem Rollenhauptlager zugeführt. Ein von

einem Steuersystem gesteuertes Transportsystem bringt die gewünschte Papierrolle aus dem Rollenzwischenlager in das Rollenzwischenlager. Dort wird sie von einem zweiten Transportsystem mit wahlfreiem Zugriff zu den Plätzen des Rollenzwischenlagers übernommen und eingelagert, wobei das Steuersystem, z.B. über einen Bar-Code-Leser, Informationen über die Papierrolle (Abmessungen, Papierqualität) und den Ort abspeichert, an dem diese Papierrolle im Rollenzwischenlager abgelegt worden ist. Vom Rollenzwischenlager aus werden die Papierrollen über das zweite Transportsystem an ein drittes Transportsystem, das insbesondere ein geradliniges und vollautomatisch steuerbares Schienenrollwagensystem ist, übergeben. Die Papierrollen werden sodann mittels dieses Schienenrollwagensystems den Rollenständen zugeführt. Die Beladung des Rollenständers einer Rotationsdruckmaschine wird mit einer vom Steuersystem kontrollierten Hubeinrichtung vorgenommen. Auch das Entladen der Rollenkerne beziehungsweise Restrollen wird von diesem Hubsystem automatisch übernommen. Entlang der Transportwege der Papierrollen können Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen zur Entfernung der äußeren Umhüllung der Papierrollen und zur Vorbereitung der Klebestellen sowie Rollenstände-Pufferplätze angeordnet werden.

Sollen gewisse Arbeiten nicht vollautomatisch durchgeführt werden, so ist es von Vorteil, die Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen und die Entsorgungsstationen entlang der Bahn des führerlosen Transportsystems vor den Rollenständen vorzusehen.

Das vorgeschlagene Verfahren kann grundsätzlich beliebig automatisiert werden. Je nach den Platzverhältnissen und dem Platzbedarf für die Automaten der Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen, kann es vorteilhaft sein, diese nicht vor den Rollenständen, sondern im Bereich des Rollenzwischenlagers zentral anzuordnen.

Im Sinne eines flexiblen Einsatzes sind mit dem vorgeschlagenen Verfahren drei Ablaufvarianten möglich. So können die zwischengelagerten Rollen einerseits während der Nachtschicht vorbereitet und anschließend direkt den Rollenständen zugeführt werden, während andererseits auch eine Rollenvorbereitung in der Tagesschicht mit anschließender Zwischenspeicherung möglich ist, wobei dann die vorbereiteten Rollen in der Nachtschicht vom Zwischenlager ohne Vorbereitungsoperationen zu den Rollenständen gelangen. Des weiteren können die Rollenstände auch mit vor dem Rollenzwischenlager vorbereiteten Rollen beschickt werden. Für den Fall, daß in der Schicht mit der Rollenvorbereitung keine oder nur reduzierte Produktionen vorgesehen sind, wäre auch eine Rollenvorbereitung in den Rollenständen möglich, so daß spezifische Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen gänzlich entfallen könnten.

Um die in den Rollenträgern anfallenden nicht vollständig abgelaufenen, d.h. angebrauchten Papierrollen, wieder verwenden zu können, müssen diese ins Rollenzwischenlager zurückgeführt werden. Um dieses zu ermöglichen, wird das vorhandene Steuersystem, das die rückzuführende Rolle noch gespeichert hat, diese über das dritte Transportsystem dem zweiten Transportsystem zuleiten, wo die Rollen dann im Rollenzwischenlager abgelegt werden.

Für den Fall, daß die angebrauchten Rollen vorübergehend aus dem System entnommen werden, besteht die Möglichkeit, die Rollen mit einer Bar-Code-Etikette

zu versehen, welche entsprechenden Rollenstände ausgegeben wird. Diese Etikette kann beim Wiedereintritt der Rolle ins System von einem entsprechenden Bar-Code-Leser erfaßt werden.

Um die Verwaltung der gesamten Rollenzuführung inklusive Zwischenspeicherung noch zuverlässiger zu machen, ist es von Vorteil, das Steuersystem aus mindestens zwei parallel arbeitenden, elektronischen Rechenanlagen aufzubauen, die unabhängig voneinander, jede für sich in der Lage sind, den Ablauf des Verfahrens zu steuern. Mit Hilfe dieses redundanten Steuersystemes wird die Wahrscheinlichkeit eines Totalausfalles zusätzlich reduziert.

Da jede Komponente zur Ausführung des vorgeschlagenen Verfahrens für sich ein Substeuersystem sowie z.B. elektrische Antriebsmotoren benötigt, ist es von Vorteil, alle Komponenten, die zur Ausführung dieses Verfahrens notwendig sind, so zu gestalten, daß im Notfall noch ein manueller Betrieb der Komponenten möglich ist. So können zum Beispiel die Rollwagen sowohl automatisch als auch durch menschliche Körperkraft angetriebene Papierrollen vom Rollenzwischenlager zu den Rollenständen befördern.

Um die Zuverlässigkeit des vorgeschlagenen Verfahrens weiter zu erhöhen, wird nach einer bevorzugten Ausführungsform zwischen dem Rollenzwischenlager und den daran anschließenden Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen eine befahrbare Zone angeordnet, die in Notfällen, bzw. bei Fehlfunktionen, den Einsatz von zusätzlichen Mitteln, wie z.B. externen Fahrzeugen, ermöglicht.

Das vorgeschlagene Verfahren erlaubt es, zu jedem Zeitpunkt auf jeden Papierrollentyp zuzugreifen. Diese Möglichkeit ist für den westlichen Markt (abgesehen von Japan) eine absolute Notwendigkeit, da in vielen Druckereien oft mehr als zehn verschiedene Papierrollentypen verwendet werden.

Zur Bestückung des Rollenzwischenlagers können vorteilhafterweise Hubstapler in Kombination mit einem Deckenkran eingesetzt werden, mit denen es möglich ist, die Papierrollen schonend zu greifen und in nahezu jeder beliebigen Lage abzusetzen.

Um die im Rollenzwischenlager befindlichen Papierrollen, die bereits mit den erforderlichen Klebestellen versehen worden sind, beim Transport entsprechend schonungsvoll zu behandeln, kann das zweite Transportsystem, insbesondere eine Krananlage, die Rollen entweder am Umfang mit Gabelgreifern, oder stirnseitig mit Achszapfen am Rollenkern greifen.

Die Geräte zum Lesen der auf den Papierrollen angebrachten Code werden vorteilhafterweise vor dem Rollenzwischenlager angeordnet.

Eine zentrale Entsorgung der im Rollenkeller anfallenden Papierabfälle sollte in der Reichweite des Rollenzwischenlagerkrans liegen, so daß die Abfälle über die Versorgungswege auch entsorgt werden können.

Die Erfindung wird im folgenden anhand von Ausführungsbeispielen unter Bezugnahme auf die beiliegenden, schematischen Zeichnungen näher erläutert. Es zeigen:

Fig. 2 eine Draufsicht auf einen Rollenzuführraum zur Ausführung einer bevorzugten Verfahrensvariante,

Fig. 3 eine Abwandlung der Verfahrensvariante nach Figur 2,

Fig. 4 einen Schnitt durch den Rollenzuführraum gemäß der Fig. 2

Fig. 5 eine weitere Variante des Rollenzuführraums nach Fig. 2,

Fig. 6 einen Rollenzuführraum zur Ausführung einer weiteren bevorzugten Verfahrensvariante Fig. 7 eine Abwandlung des Rollenzuführraums für die Verfahrensvariante nach Fig. 6, und

Fig. 8 einen Schnitt durch den Rollenzuführraum nach Fig. 6.

Der in Fig. 2 allgemein durch das Bezugszeichen 10 bezeichnete Rollenzuführraum weist insgesamt fünf Teilbereiche auf. Der erste Bereich 12 dient zum Umladen der Papierrollen 28 aus dem Rollenhauptlager (hier nicht dargestellt) in das Rollenzwischenlager 14, welches den zweiten Bereich bildet. Der erste Bereich 12 enthält zumindest eine Aufgabestation 22 mit einem nicht dargestellten Hubstapler.

Dieser hebt die Papierrollen 28 auf ein Transportband 25, das die Papierrollen 28 vorbei an einem Bar-Code-Leser 26 zu einem Platz für die Übernahme der Papierrollen 28 in das Rollenzwischenlager 14 befördert. Zur Abfallentsorgung ist in diesem Bereich zumindest eine Entsorgungsstation 32 vorgesehen.

Im Rollenzwischenlager 14 werden die Papierrollen 28 mit der Kraneinrichtung 30 (Fig. 4) auf genau festgelegten Entnahmeplätzen 34 abgelegt, deren Lagen von dem zentralen Steuerungssystem überwacht und gespeichert werden. Von dort aus werden die Papierrollen 28 bei Bedarf über eine Kraneinrichtung 30 (hier nicht abgebildet) auf führerlose Rollenwagen 36 (hier nicht abgebildet), abgeladen. Mit den Rollenwagen 36 werden die Papierrollen 28 über kurze Schienenwege 38 zu den Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen 40 befördert. Die Rollenwagen 36, die Schienenwege 38 und die Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen 40 gehören bereits zum dritten Bereich 16 des Rollenzuführraumes 10. Auch Pufferplätze 43 sind in diesem dritten Bereich angelegt. Hier sind die mit Klebestellen vorbereiteten Rollen in Warteposition, nachdem bei den Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen 40 die Verpackung sowie beschädigtes Papier entfernt und die Klebstellen vorbereitet worden sind.

Sind diese verfahrenstechnischen Vorgänge beendet, so können die Papierrollen 28 an den vierten Bereich 18 weitergegeben werden.

In diesem vierten Bereich 18 werden die vorbereiteten Papierrollen unter Verwendung der Rollenwagen 36 zu den Hubvorrichtungen 46 transportiert, welche die mitunter tonnenschweren Papierrollen 28 auf einen vorgegebenen Platz der einzelnen Rollenstände 44 an den verschiedenen Druckmaschinen heben. Die gleiche Hubvorrichtung 46 entfernt auch die Restrollenkerne nach der Verarbeitung des Papiers und fördert diese über eine Verlängerung des Schienenweges 38 in den fünften Bereich 20, der Restrollenentsorgungs-Stationen 50 enthält.

Die meisten der vorgenannten Schritte können vollautomatisch ablaufen. Dies führt zu einem kontinuierlichen und effektiven Betrieb, der von mindestens einem zentralen Steuersystem (hier nicht dargestellt) überwacht und kontrolliert wird. Der Rollenzuführraum 10 ermöglicht jedoch auch durch redundante Auslegung sämtlicher Komponenten der Bereiche 12, 14, 16, 18 und 20 einen Notbetrieb, so daß das Bedienungspersonal diese Komponenten manuell betätigen und damit weitergedruckt werden kann.

Der angefallene Abfall in den Entsorgungsbehältern 32 kann über Schienenwege 38 und Krananlage 30 dem Bereich 12 dezentral zur Entsorgung zugeführt werden. Die Entsorgungsbehälter werden dann den gleichen Weg zurück an ihre Ausgangsposition gebracht.

Der aus Fig. 3 ersichtliche Rollenzuführraum zur Durchführung des Verfahrens unterscheidet sich von dem Rollenzuführraum 10 nach Fig. 2 nur dadurch, daß eine zusätzliche befahrbare Zone 54 vorgesehen ist, welche die Zugänglichkeit verbessert.

Der in Fig. 4 dargestellte Querschnitt des Rollenzuführraumes 10 nach Fig. 2 zeigt das Transportband 25, welches an den hier nicht sichtbaren Aufgabestationen 22 mit ebenfalls hier nicht sichtbaren Hubstaplern mit Papierrollen 28 beladen wird, die dann vorbei an dem Bar-Code-Leser 26 in den Aktionsbereich der Kraneinrichtung 30 transportiert werden. Hier nimmt die Kraneinrichtung 30 die Papierrollen auf, um sie an vorbestimmten Entnahmeplätzen 34 abzustellen. Von den Entnahmeplätzen 34 werden die Papierrollen bei Bedarf von der Kraneinrichtung 30 rechnergesteuert abgehoben und auf Rollenwagen 36 abgestellt, die dann entlang des Schienenweges 38 die Papierrollen 28 zu den Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Stationen 40 transportieren. An diesen Stationen stehen fahrbare Abfallentsorgungsstationen 32, um die bei den Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Arbeiten anfallenden Abfälle aufzunehmen. Die fertig vorbereiteten Papierrollen 28 werden anschließend zu den Rollenständen 44 transportiert. Dies geschieht wiederum unter Zuhilfenahme der Rollenwagen 36 und der Schienenwege 38. Die Papierrollen 28 werden sodann mit Hilfe der Hubvorrichtung 46 in die Tragarme des Rollenständers gebracht. Die verbrauchten Papierrollen bzw. die Restrollen werden von der gleichen Hubvorrichtung 46 aus den damit freiwerdenden Tragarmen gehoben. Diese Restrollen werden dann mit den Rollenwagen 36 entlang des Schienenweges 38 zur Restrollenentsorgungs-Station 50 transportiert und dort abgelegt.

Der aus Fig. 5 ersichtliche Rollenzuführraum zur Ausführung des Verfahrens unterscheidet sich von den in den Fig. 2 und 3 dargestellten Rollenzuführräumen dadurch, daß die Restrollen und Abfallentsorgung zurück entlang des Schienenweges 38 vorgenommen und über die Kraneinrichtung 30 zu Abfallcontainern 56 transportiert werden, wo der gesamte Produktionsabfall zentral gesammelt wird.

Der aus Fig. 6 ersichtliche vollautomatische Rollenzuführraum, welcher allgemein mit dem Bezugszeichen 100 gekennzeichnet ist, zeigt die weitestgehend automatisierte Variante des beanspruchten Verfahrens mit, nach heutigem Stand der Technik, relativ platzintensiven Auspack- und Klebestellenvorbereitungsautomaten 41, 42.

Der Weg, der von den Papierrollen 28 im vollautomatischen Rollenzuführraum 100 zurückgelegt wird, beginnt wiederum bei der hier nicht dargestellten Aufgabestation 22 mit dem Hubstapler. Dort werden die Papierrollen auf das Transportband 25 gelegt, von welchem die Papierrollen an dem Bar-Code-Leser 26 vorbei in die Reichweite der Kraneinrichtung 30 transportiert werden (wie aus Fig. 8 ersichtlich ist). Die Kraneinrichtung legt die Papierrollen 28 auf vorbestimmten Entnahmeplätzen 34 ab.

Bei Bedarf werden die Papierrollen 28 zu einer Übergabestelle 58 transportiert, von wo aus die Papierrollen mit Rollenwagen 36 zu einer vollautomatisierten Auspackstation 41 transportiert werden. Hier werden die Papierrollen 28 automatisch ausgepackt. Der Abfall, der dabei anfällt, wird in die Container einer Entsorgungsstation 32' deponiert.

Die so vorbereitete Papierrolle 28 wird nun über einen Schienenweg 39, über die Ablagestelle 58 hinweg zu

einem Klebestellenvorbereitungsautomaten 42 transportiert. Hier wird die Papierrolle von beschädigtem weißem Papier befreit und die Klebestelle funktionsbereit fertiggestellt. Die Papierrollen 28 sind nunmehr so weit fertig vorbereitet, daß sie zum Einsetzen in die Rollenständer 44 bereit sind und werden nun auf der Verlängerung des Schienenweges 39 zu einer Übergabestelle 58 weitergeleitet, wo sie sich im Arbeitsbereich der Kraneinrichtung 30', welche aus Fig. 8 ersichtlich ist, befinden.

Die Kraneinrichtung 30' transportiert die Papierrollen zu den gewünschten Schienenwegen 38, wo die Papierrollen auf Rollenwagen 36 abgelegt werden. Die Rollenwagen 36 bringen die Papierrollen 28 über Schienenwege 38 vorbei an einer Auspack- und Klebestellenvorbereitungs-Notstation 45 zu den Rollenständern 44 und damit zu den Hubvorrichtungen 46. Die Notstationen 45 werden nur für den Fall benötigt, daß die entsprechenden Automaten ausfallen. Hier anfallender Abfall wird in fahrbaren Entsorgungsstationen 32' deponiert. Die Funktionsweise, der Verfahrensablauf im Bereich der Rollenständer 44 und der Hubvorrichtungen 46 sowie der Restrollenentsorgungsstationen 50 entspricht den in den Fig. 2 und 3 dargestellten Rollenzuführräumen.

Die vorbereiteten Rollen 28 können von der Klebstellenvorbereitungsstation 42 zurück auf die Übergabestelle 58 transportiert werden und von da mit der Kraneinrichtung 30 an die Schienenwege 38 übergeben werden. Diese Ausführungsvariante erübrigt die Krananlage 30', ist aber mit einer Kapazitätseinbusse in der Rollenvorbereitung verbunden, weil die Abtransport- und Zubringeroperation nicht überlappt erfolgen kann.

Die in Fig. 7 und 8 dargestellte Abwandlung des Rollenzuführraumes nach Fig. 6 zur Ausführung einer Verfahrensvariante enthält keine Auspack- und Klebstellenvorbereitungs-Notstationen sowie die zugehörigen Entsorgungsstationen mehr, da hier die Auspack- und die Klebstellenvorbereitungsautomaten 41/42 die notwendige Redundanz aufweisen. Die Funktion der Rollenständer 44 sowie der Hubvorrichtungen 46 und der Restrollenentsorgungsstationen 50 läuft, wie bereits vorstehend beschrieben, ab.

Ein wichtiges Merkmal aller vorstehenden Verfahrensvarianten, sowie aller vorstehend beschriebenen Rollenzuführräume 10, 100 ist das automatische Steuer- bzw. Rollenzuführsystem, welches die Ver- und Entsorgung der Rollenrotationsdruckmaschinen kontrolliert. An dem Bar-Code-Leser 26 nimmt das Steuersystem Informationen über den Typ der Papierrolle und die Art des Papiers auf und steuert die Kraneinrichtung 30 zu einem vorbestimmten und abgespeicherten Entnahmepunkt 34, wo die Papierrolle bis zum Gebrauch ruht. Dabei ist wichtig, daß jede Papierrolle 28 zu jedem Zeitpunkt verfügbar ist. Aus Redundanzüberlegungen besteht das Steuersystem aus mindestens zwei parallel arbeitenden aber unabhängigen Datenverarbeitungs- bzw. Steueranlagen.

Die nach diesem Verfahren arbeitende Grundvariante läßt sich stufenweise bis hin zu einem vollautomatisierten Betrieb ausbauen, ohne daß die weiterlaufende Produktion eingeschränkt wird.

#### Patentansprüche

1. Verfahren zur Zuführung von Papierrollen zu Rollenrotationsdruckmaschinen, bei dem jede Papierrolle von einem Rollenhauptlager zur längerfri-

stigen Lagerung mittels Papierrollentransportsystemen über ein Rollenzwischenlager zur Aufnahme der kurzfristig oder täglich zur Produktion benötigten Papierrollen zu einem Rollenständer der Rollenrotationsdruckmaschine gebracht wird, gekennzeichnet durch die folgenden Merkmale:

- a) die im Rollenhauptlager gelagerte Papierrolle wird über ein erstes Transportmittel, insbesondere ein Transportband (25), in den Wirkungsbereich eines zweiten Transportmittels mit wahlfreiem Zugriff zu den Plätzen des Rollenzwischenlagers (14), insbesondere eines Kransystems (30), gebracht;
- b) die Papierrolle (28) wird ins Rollenzwischenlager (14) an einem bestimmten Platz abgelegt, dessen Koordinaten zusammen mit den Papierrollendaten, nämlich insbesondere Rollengewicht, Flächengewicht, Papierqualität und Vorbereitungsgrad, über Datenerfassungsgeräte, insbesondere Bar-Code-Leser, erfaßt und verwaltet werden;
- c) anschließend wird die Papierrolle (28) vom Rollenzwischenlager (14) durch das zweite Transportmittel (30) an ein Rollwagensystem (38) oder (39) übergeben, das die Rolle sodann entweder zu einer Auspack- und Klebstellenvorbereitungs-Station (40 oder 41 und 42) oder zu einem Rollenständer (44) bringt.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die zur Klebung vorbereitete Rolle entweder mit dem ersten und zweiten Transportmittel (30) oder mit dem Rollwagensystem (38) resp. (39) und dem zweiten Transportmittel (30) im Zwischenlager (14) abgelegt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß jedem Rollenständer (44) der Rollenrotationsdruckmaschine eine dezentrale Auspack- und Klebstellenvorbereitungs-Station (40) zugeordnet ist, die über das Rollwagensystem (38) mit Papierrollen versorgt wird.

4. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Papierrollen durch das Rollwagensystem (39) einer zentral angeordneten Auspack- und Klebstellenvorbereitungs-Station (41/42) zugeführt werden, in welcher die Papierrollen vorbereitet werden, und daß die vorbereiteten Papierrollen auf das Rollwagensystem (38) geladen werden, das sie in den Rollenständer (44) bringt.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Papierrollenvorbereitung und die Transporte der vorbereiteten Papierrollen in das Rollenzwischenlager (14), respektive in die Rollenständer (44) beliebig automatisiert werden.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß bei Ausfall des zweiten Transportmittels (30) und/oder der zentralen Auspack- und Klebstellenvorbereitungsstationen (41/42) die Papierrollen den dezentralen Auspack- und Klebstellenvorbereitungs-Stationen (40), respektive den Rollenständern (44) direkt zugebracht werden, und daß die Papierrollenvorbereitung manuell erfolgt.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß jeder Auspack- und Klebstellenvorbereitungsstation (40 oder 41 und 42 resp. 45) Entsorgungsstationen (32) mit entsprechenden Entsorgungsbehältern zugeordnet sind, und daß die Entsorgungsbehälter mit den Trans-

portsystemen (38, 39 und 30) einer Zentralentsorgungsstation (56) zugeordnet werden.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß im Rollenständer (44) sich befindende Papierrollen, die wieder verwendbar sind, über die Transportsysteme (38, 39 und 30) aus den Rollenständern (44) ins Rollenzwischenlager (14) oder in den Bereich (20) zurückgebracht werden.

9. Einrichtung zur Ausführung des Verfahrens nach mindestens einem der vorstehenden Ansprüche mit einem Rollenhauptlager, mit Papierrollentransportsystemen, mit einem Rollenzwischenlager, mit mindestens einem Rollenständer und mit mindestens einem Restrollenentsorgungssystem, dadurch gekennzeichnet, daß ein Steuersystem vorgesehen ist, welches zumindest die Zwischenspeicherung und Zuführung der Papierrolle (28) steuert.

10. Einrichtung nach Anspruch 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Papierrollentransportsystem im Bereich des Rollenzwischenlagers (14) mindestens einen Deckenkran (30) aufweist.

11. Einrichtung nach den Ansprüchen 9 und/oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß im Bereich zwischen dem Rollenzwischenlager (14) und den Restrollenentsorgungsstationen (50) führerlose Rollwagen (36) vorgesehen sind, die auf schienenartigen Bahnen (38) vorwärts und rückwärts bewegbar sind.

12. Einrichtung nach einem der Ansprüche 9 oder 10, dadurch gekennzeichnet, daß das Steuersystem redundant ist und mindestens zwei elektronische Rechenanlagen aufweist, so daß eine elektronische Rechenanlage bei Fehlfunktion oder Ausfall der anderen elektronischen Rechenanlage die Steuerungsfunktion allein übernimmt.

13. Einrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 9 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß die Transportwege im wesentlichen linear sind.

14. Einrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 9 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß zum Lesen des maschinenlesbaren Codes der Papierrollen vor dem Papierrollenzwischenlager (14) mindestens ein Bar-Code-Leser (26) vorgesehen ist.

15. Einrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß die Krananlage (30, 30') im Bereich des Rollenzwischenlagers (14), in deren Reichweite insbesondere das Rollwagensystem (38, 39) endet, die Rollen entweder am Umfang mit Gabelgreifern, oder stirnseitig mit Achszapfen am Rollenkern greift, um allfällig vorbereitete Rollen nicht zu beschädigen.

16. Einrichtung nach mindestens einem der Ansprüche 9 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen dem Rollenzwischenlager (14) und den Rollenständern (44) ein zusätzlicher, zugänglicher Freiraum (54) vorgesehen ist.

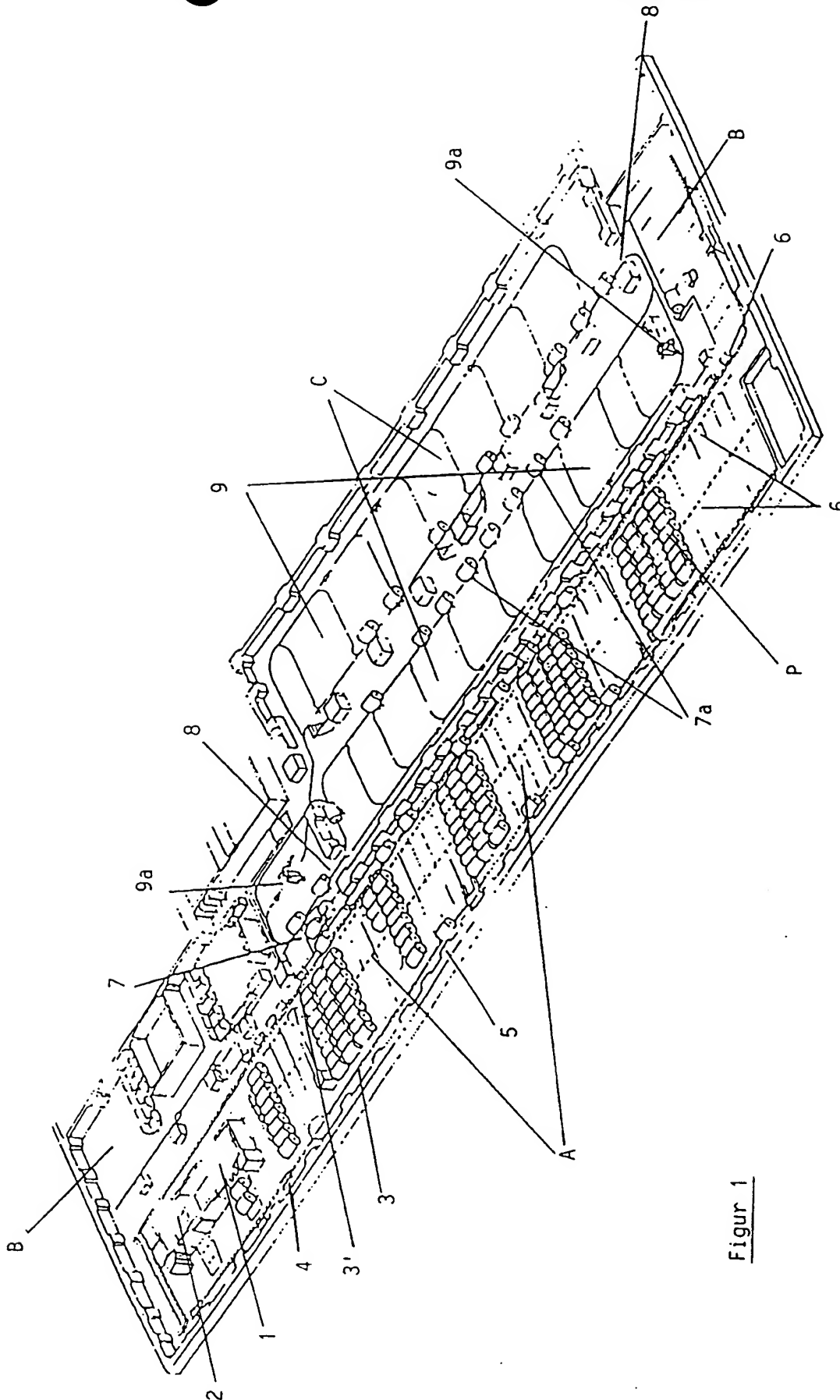
---

Hierzu 8 Seite(n) Zeichnungen

---

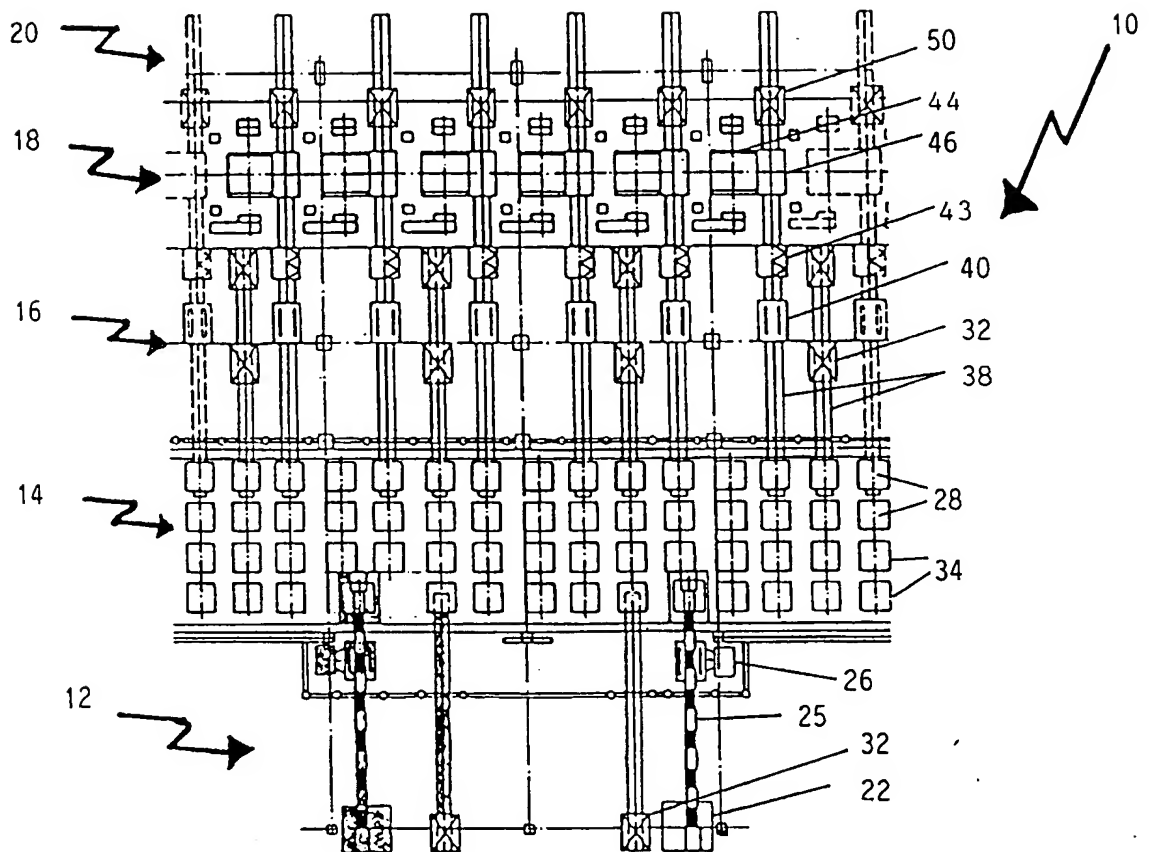
60

65



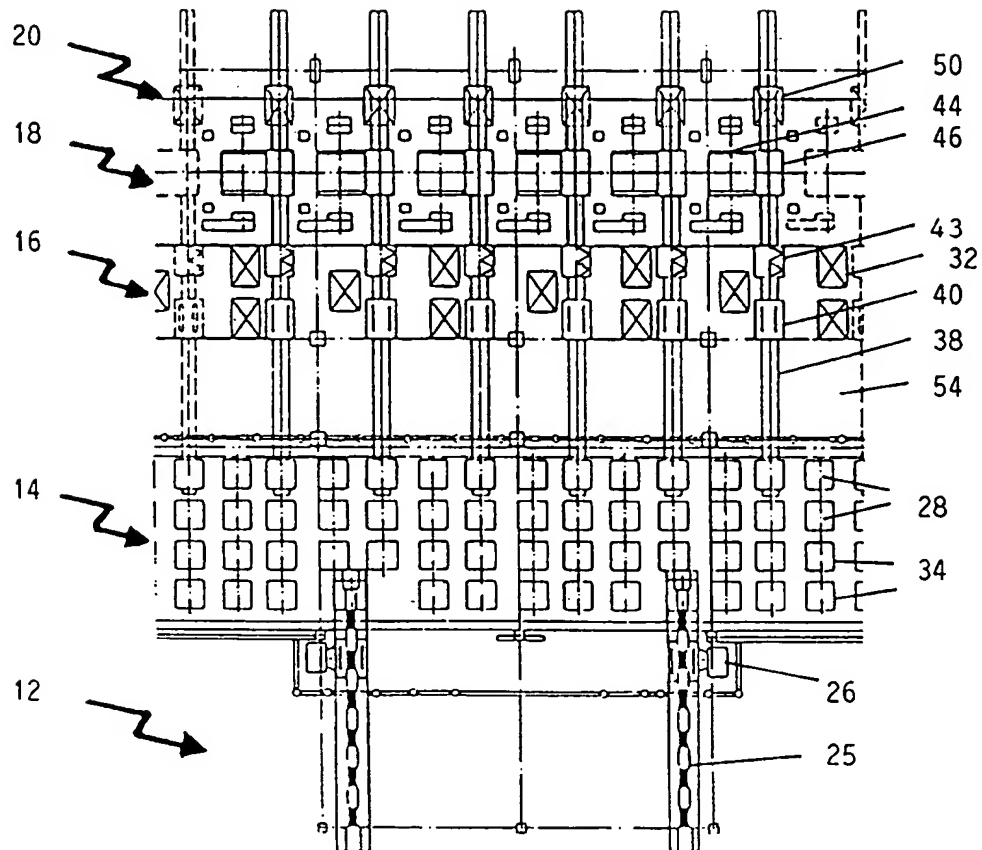
Figur 1

Figur 2

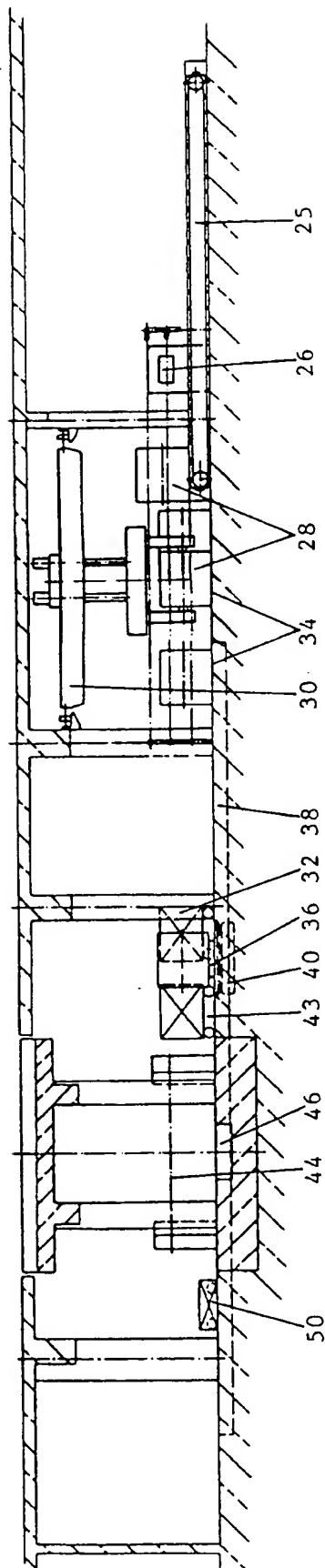


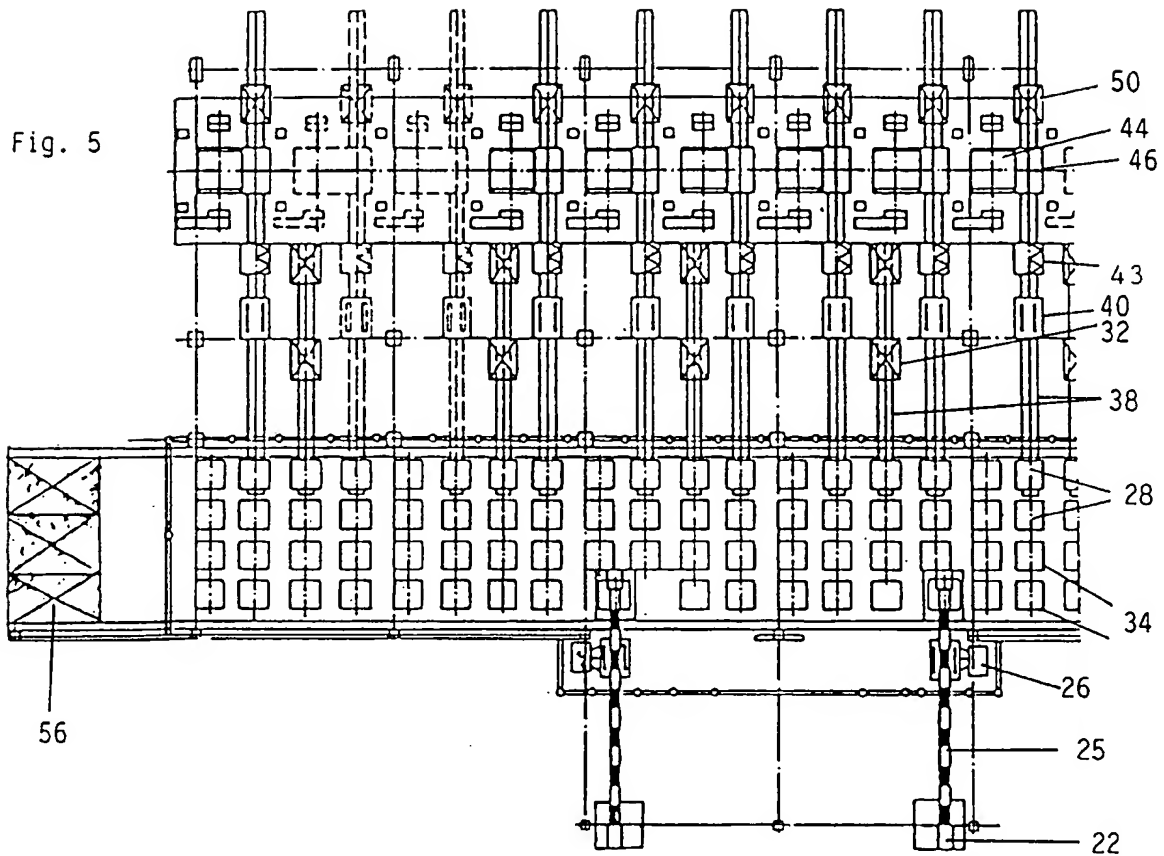


Figur 3



Figur 4





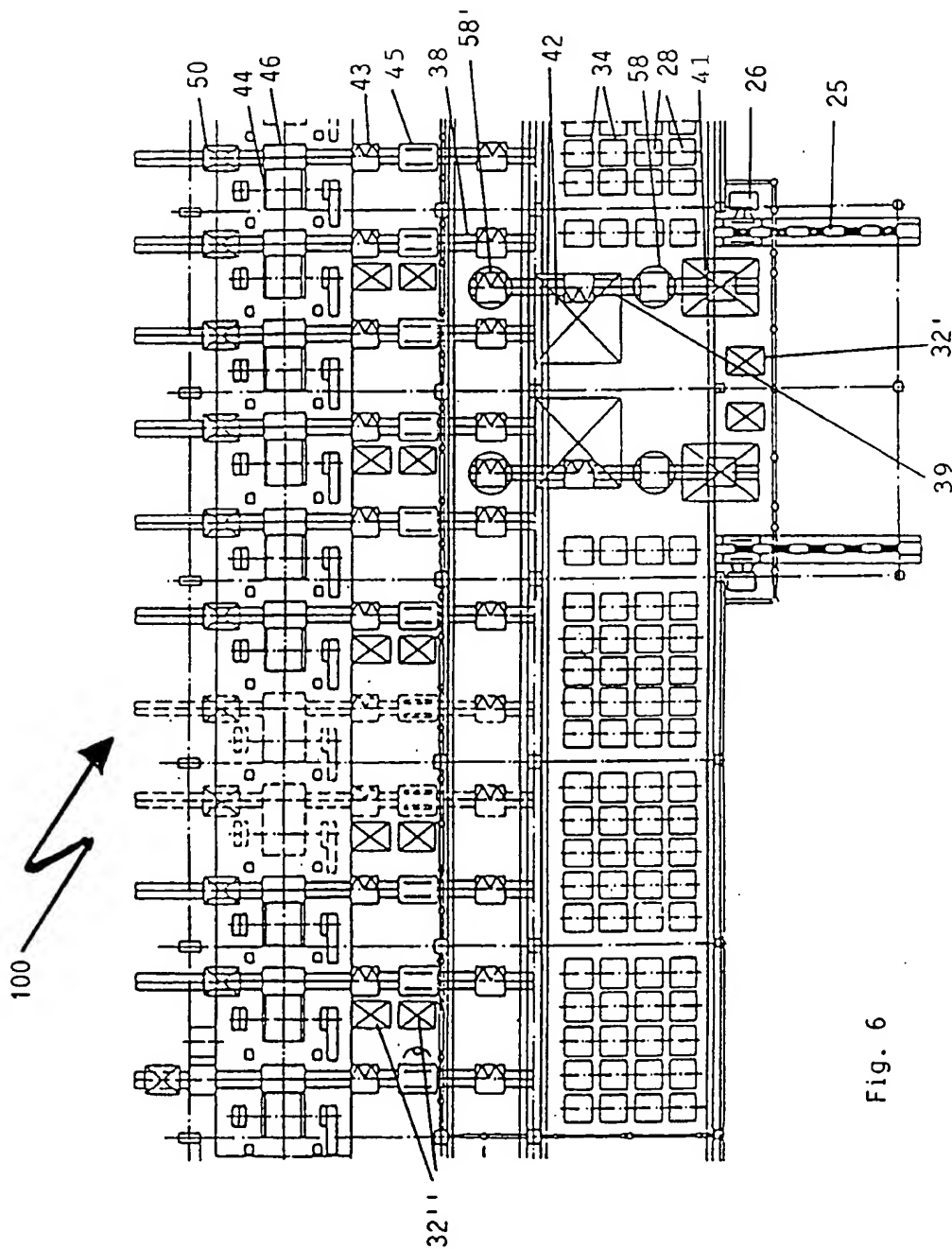
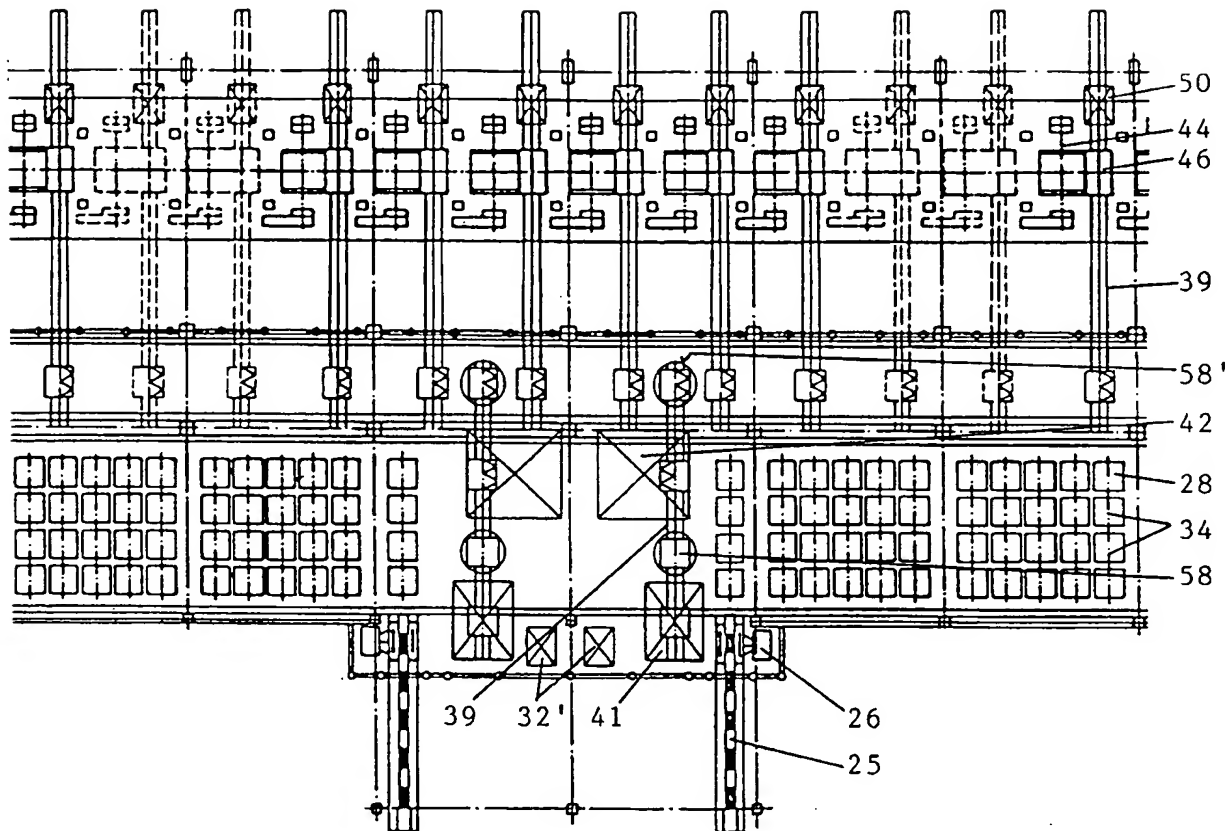
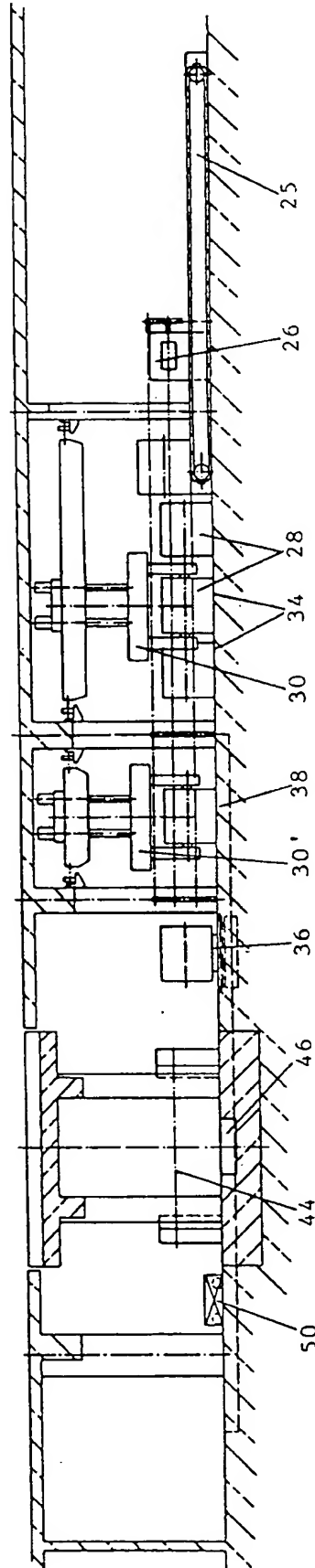


Fig. 6

Fig. 7



Figur 8



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☒ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**